

Ates Gürpinar, Die Linke Oberland und Prellbock e.V. stellen eine kleine Anfrage zur Werdenfelsbahn nach dem Zugunglück im Juni 2023

Seit dem Zugunglück nahe Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 kam es im Netz der Werdenfelsbahn zu diversen, nur bedingt begründeten Fahrplanänderungen und Streckensperrungen. Dies hat die Linke im Landkreis Garmisch-Partenkirchen und den Bundestagsabgeordneten Ates Gürpinar dazu bewegt, einen Fragenkatalog an das Bundesverkehrsministerium zu schicken, um mehr über den aktuellen Zustand der Strecke, vergangene Baumaßnahmen an der Unglücksstelle und das weitere Vorgehen herauszufinden. Dies ist insbesondere relevant, weil die Informationslage darüber bisher sehr gering ist. Hinzu kommt, dass die Unglücksursache weiterhin nicht bekannt ist. Die Fragen wurden deshalb auch mit Experten von Prellbock e.V. ausgearbeitet, um diese bei ihrer Aufklärungsarbeit zu unterstützen.

Zunächst zu den die aktuelle Situation betreffenden Fragen:

Da ein Großteil der Streckensperrungen auch Streckenabschnitte abseits der Unglücksstelle betraf, waren die Fragesteller primär an der Art der Schäden und dem aktuellen Zustand der Strecke interessiert. Auf diese Frage (Frage 10) verweist das Bundesverkehrsministerium lediglich auf auszutauschende Betonschwellen. Das gibt leider keinen Aufschluss auf den tatsächlichen Zustand der Strecken, denn von der Ammertalbahn weiß man, dass Sperrungen unter anderem auch absackendem Untergrund geschuldet sind. Damit bleibt die Öffentlichkeit im Dunkeln, was der bundeseigenen Infrastruktur wirklich fehlt.

Pendler*innen Richtung Mittenwald / Seefeld i. T. wissen weiterhin nicht, warum die Strecke monatelang gesperrt war und jetzt zwischen Farchant und Seefeld i.T. 30min Fahrzeit bis Juni hinzukommen¹. Auf diesem Streckenabschnitt gab es keinen Unfall und nichtsdestotrotz kann nun ein Jahr auf ihm entweder nicht im Normalfahrplan oder gar nicht gefahren werden. Martin Neuner, Sprecher der AG Verkehr des KV Oberland, Die Linke meint dazu: "Es ist unhaltbar, dass Strecken wie die Ammertalbahn und Mittenwaldbahn bis zu ein Jahr ohne Vorwarnung oder gelungene Kommunikation gesperrt oder nur eingeschränkt befahren werden. Pendler*innen und Studierende brauchen langfristige Gewissheit, ob auf die Bahn Verlass ist."

Bei einigen Fragen zu Ausbaumaßnahmen, beispielsweise, um den geplanten Studentakt nach Innsbruck zu ermöglichen, verweist die Bundesregierung auf die Zuständigkeit des Freistaats. Dies kollidiert mit der Auffassung des Freistaates, die aus einem Schreiben der damaligen bayrischen Verkehrsministerin Schreyer aus dem Jahr 2020 an den Landrat des Landkreises Garmisch-Partenkirchens hervorgeht: „Das Werdenfelsnetz gehört den bundeseigenen DB-Konzernöchtern DB Netz und DB Station&Service.“ Dies zeigt, wie Bund und Länder sich die Verantwortung bei der Bahn gegenseitig zuschieben und wie leicht der aktuelle Aufbau der Bahn ihnen das macht.

An der Unfallstelle selbst wurde beim Bau des Farchanter Tunnels der Katzenbach näher an den Bahndamm gelegt und der Bahndamm selbst verschmälert. Der Verein Prellbock e.V. hat dies bereits eine Woche nach dem Zugunglück kritisiert und als mögliche Ursache für das Unglück oder zumindest

1

<https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=fahrplan/fahrplanwechsel-22#:~:text=Kufstein%20und%20W%C3%B6rgl-,KARWENDELBAHN%20S6,-Durch%20Sch%C3%A4den%20an>
https://kundeninformation-pv.oebb.at/dam/kundeninformation/extern/OEBB/2022/2022_12/Serv13006_Gesamt.pdf

als Ursache für die Schwere des Unglücks angeführt.² In Zusammenarbeit mit den Erstellern der damaligen Studie wurden deshalb dazu spezifische Fragen gestellt.

Die Bundesregierung verweist beim Vorwurf der fehlenden Fangschiene darauf, dass der "Einsatz von Führungen auf Erdbauwerken nicht vorgeschrieben" (Frage 2) ist. Da der Bahndamm jedoch außerordentlich schmal ist und direkt an die autobahnähnliche B23 angrenzt, stellt sich die Frage, ob man nicht für Brücken vorgesehene Sicherheitsmaßnahmen hätte anwenden sollen. Hinzu kommt, dass Fangschiene in Bayern auch an Bahndämmen regelmäßig verbaut werden.

Durch Frage 6 offenbarte sich, dass der Bahngrund für die B23 an der Unglücksstelle durch einen Tauschhandel von 10.000 m² zustande gekommen ist. Der betreffende Grund dürfte jedoch nicht so groß sein. Dieter Doege von Prellbock und der KV Oberland planen deshalb hier und bei weiteren offenen Fragen, wie der möglichen Erosion des Bahndamms durch den Katzenbach weitere präzisere Nachfragen und eine genauere Analyse.

Die Fragesteller leiten aus den Antworten und der Situation für die Pendler folgende Forderungen ab:

- Eine Beschleunigung der Reparaturmaßnahmen auf Mittenwald- und Ammertalbahn, um ab März wieder im Normalfahrplan fahren zu können.
- Eine Zusage des Freistaates und der Bundesregierung zum Stundentakt nach Innsbruck sowie dem Haltepunkt Kainzenbad und allen dafür nötigen Ausbaumaßnahmen bis zur Neuausschreibung der Werdenfelsbahn 2027.
- Bei allen zukünftigen Ausbaumaßnahmen zwischen München und Garmisch-Partenkirchen soll die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben werden, um den Fahrplan zu stabilisieren. Außerdem soll sukzessive ETCS verbaut werden.
- Der zu Bundesbahnzeiten bereits mit 160 km/h befahrene Streckenabschnitt Westkreuz - Mühlthal soll wieder für diese Höchstgeschwindigkeit ausgebaut werden, um den Fahrplan zu stabilisieren und falls möglich die Fahrzeit zu verkürzen.
- Eine Erklärung der DB Netze und des Bundesverkehrsministeriums, wie es zu den Streckensperrungen im Netz der Werdenfelsbahn abseits der Unglücksstelle kam und wie diese so lange andauern konnten.
- Neue Doppelspurinseln im Netz der Werdenfelsbahn, um den Fahrplan zu stabilisieren und den Takt wo nötig zu verdichten.
- Eine Überprüfung der Richtlinie zu Fangschiene für steile Bahndämme und eine dementsprechende Nachrüstung gefährdeter Stellen.

² http://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2022/07/2022.06.13.21_PMSE_Zugunglueck_Garmisch.pdf